

Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 15.10.2018

Anfrage Nr.: 0081/2018/FZ
Anfrage von: Stadtrat Pfisterer
Anfragedatum: 29.08.2018

Betreff:

Autonom fahrende Kleinbusse

Schriftliche Frage:

Das Thema autonomes Fahren gewinnt immer mehr an Bedeutung. Ab dem kommenden Jahr will Hamburg autonom fahrende Kleinbusse einsetzen.

Hierzu frage ich daher folgendes:

1. Wird bei der Stadtverwaltung und bei der HSB darüber nachgedacht, autonom fahrende Kleinbusse auch in Heidelberg einzusetzen?
2. Wären autonom fahrende Busse nicht eine Alternative oder optimale Ergänzung zu den Bussen und Straßenbahnen?
3. Wären solche Fahrzeuge, auf einer eigenen Trasse, nicht eine gute Alternative zur z.B. Straßenbahn im Neuenheimer Feld?
4. Wurde über die Wirtschaftlichkeit solcher Fahrzeuge gegenüber Straßenbahn und Busse schon mal nachgedacht und berechnet?

Antwort:

Betreiber des ÖPNV im Stadtgebiet Heidelberg ist die rnv GmbH. Sie wurde mit der Durchführung des ÖPNV durch die Stadt und die HSB betraut.

Antwort der Verwaltung und rnv GmbH in Abstimmung mit der HSB GmbH

zu Frage 1.

Ja, auch bei der rnv wird der Trend im Bereich automatisiertes/autonomes Fahren mit großem Interesse verfolgt. Bislang wurden im Verkehrsgebiet der rnv zwei Mal autonome Shuttles zu Demonstrationszwecken angemietet und getestet. Autonom fahrende Kleinbusse sind jedoch noch nicht für den Straßenverkehr zugelassen. In Mannheim im Gebiet FRANKLIN soll im Frühjahr 2019 das Pilotprojekt RoboShuttle seinen 6-monatigen Testbetrieb starten. Auch das von aus Hamburg zitierte Projekt ist ein Forschungsprojekt (HEAT), das allerdings über die Dauer von 4 Jahren getestet wird. Der reguläre Einsatz im Straßenverkehr ist derzeit noch nicht möglich. Nach wie vor muss ein Fahrtbegleiter an Bord sein, der im Bedarfsfall die Fahrzeugsteuerung übernehmen kann. Für einen uneingeschränkten Einsatz eines solchen Fahrzeuges

bedarf es über die Erfahrungen der Testprojekte hinaus noch weitreichender Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen. Das Wiener „Übereinkommen über den Straßenverkehr“, das von 74 Staaten ratifiziert wurde, müsste dafür geändert werden. Die rnv GmbH rechnet damit, dass diese Entwicklung 5 bis 10 Jahre dauern wird, sodass ein uneingeschränkter Einsatz erst danach möglich wird. Die Testbetriebe in Deutschland laufen unter zahlreichen Auflagen, per Ausnahmegenehmigung, in der Regel auf dafür geeigneten Flächen und vorwiegend auf nicht - öffentlichem Gelände.

zu Frage 2.

Sobald verfügbar und vollwertig einsetzbar stellen autonom fahrende Busse eine sehr gute Ergänzung zum klassischen ÖPNV dar. Wegen der Kapazität und Reisegeschwindigkeit ist nicht davon auszugehen, dass ganze Straßenbahnen dadurch ersetzt werden können. Als Ergänzung jedoch sind kleine Fahrzeugeinheiten, flexibel und nach Bedarf einsetzbar, denkbar. Insbesondere eignen sie sich für die „letzte Meile“ oder zur Quartierserschließung. Sie schaffen die Anbindung der Fahrgäste an wichtige ÖPNV-Haltestellen im dann übergeordneten ÖPNV-Netz und an den „Hochleistungs-ÖPNV“.

zu Frage 3.

Die Fahrgastkapazität von autonomen Kleinbussen liegt derzeit im Bereich 6-12 Fahrgäste. Im Neuenheimer Feld besteht der Bedarf nach einem „Massentransportmittel“. Hierfür eignen sie sich weniger. Nichtsdestotrotz macht eine eigene Trasse für den ÖPNV im Neuenheimer Feld durchaus Sinn.

zu Frage 4.

In einem Bus-System entfallen circa 50 % der Gesamtkosten auf das Fahrpersonal. Sollte ein Fahrzeug ohne Begleiter auskommen (Änderung des Wiener „Übereinkommen über den Straßenverkehr“ erforderlich) und mit einer vergleichbaren Geschwindigkeit wie heutige Busse verkehren, stellt dies einen erheblichen Kostenvorteil dar. Ein weiterer Vorteil ist auch die Möglichkeit eines dauerhaften Einsatzes. Mit Ausnahme von Ladepausen können autonome batteriebetriebene Kleinbusse 24 h an 7 Tagen eingesetzt werden.